

# Neues Eingangsportal schafft Raum für Begegnungen und schützt vor Lärm

## Eine vielseitig auf drei Ebenen nutzbare Stadtlandschaft

Die Aufgabe der Ingenieure und Architekten war es, die Grosshofbrücke als Eingangstor zu Kriens neu zu gestalten. Dabei wurde grossen Wert auf die städtebauliche Integration sowie die Lärmschutzwirkung gelegt. Dieses Ziel wird durch das Projekt VIVA virtuos erreicht. Das «Brückenhaus» ist ein markanter Blickfang am Anfang von Kriens. Diese begehbare Landschaft belebt die umlie-

genden Quartiere gleich auf drei Ebenen: Kantonsstrasse und Langsamverkehr, Nationalstrasse sowie Fussgänger- und Ökosystemvernetzung. Mit einem Lift kann zwischen der ersten und dritten Ebene gewechselt werden. Das neue Bauwerk integriert sich optimal in die Umgebung und schafft eine städtebauliche Aufwertung des ganzen Quartiers. Der Park oberhalb und die Räume unterhalb der Brücke ermöglichen Anbindungen und Vernetzungen von Luzern nach Kriens und von Horw bis zum Sonnenberg.



Mit Ausnahme von zwei Gebäuden nimmt die Lärmbelastung entlang der Autobahn ab.

### 1 Lärmschutz für Kriens

Die Grosshofbrücke in der Gemeinde Kriens geht beim Lärmschutz über die gesetzlichen Vorgaben des Bundes hinaus. Dank der Verlängerung des Brückenportals um 240 Meter wird das Quartier Dattenberg effizient vor dem Lärm der Nationalstrasse geschützt. Eine weitere flankierende Massnahme ist der Einbau eines lärmarmen Belags. Die aus Sicherheitsgründen notwendige Geschwindigkeitsreduktion auf 80 km/h leistet ebenfalls einen Beitrag zur Lärmreduktion. Die Lärmbelastung nimmt so bei fast allen Gebäuden ab.

### 2 Vernetzung mit der Umgebung

Die Parklandschaft über der Brücke wird an das Wegsystem Richtung Sonnenberg angeschlossen. Direkte Treppenwege sowie ein Lift führen hinunter auf die Stadtebene; hinter dem Eichhofareal entsteht ein neuer Weg dem Hang entlang Richtung Luzern. Der Dachpark mit einem attraktiven Wegsystem verbindet zudem die Sonnenbergseite mit dem südlich folgenden Autobahnpark. Dieser schafft grünen Freiraum entlang der Nationalstrasse. Querverbindungen von der Allmend, vom Velohighway und vom Pilatus her ermöglichen neue Langsamverkehrswege.

### 3 Parkanlage auf dem Dach

Über der Grosshofbrücke entsteht ein breit nutzbarer, Park mit schönstem Ausblick auf den Pilatus. Die Ausgestaltung ist einfach und zurückhaltend. Artenreiche Wiesen, Wildsträucher und Kleinbäume bilden eine ökologisch wertvolle, extensive Landschaft. Die Ausstattung beschränkt sich auf einfache Sitzmöglichkeiten sowie Spiel- und Outdoor-sportgeräte. Am Ort des heutigen Salesiaparks entsteht eine natürliche, auf zwei Becken verteilte Abwasserreinigung.

### 4 Brücke als Begegnungsort

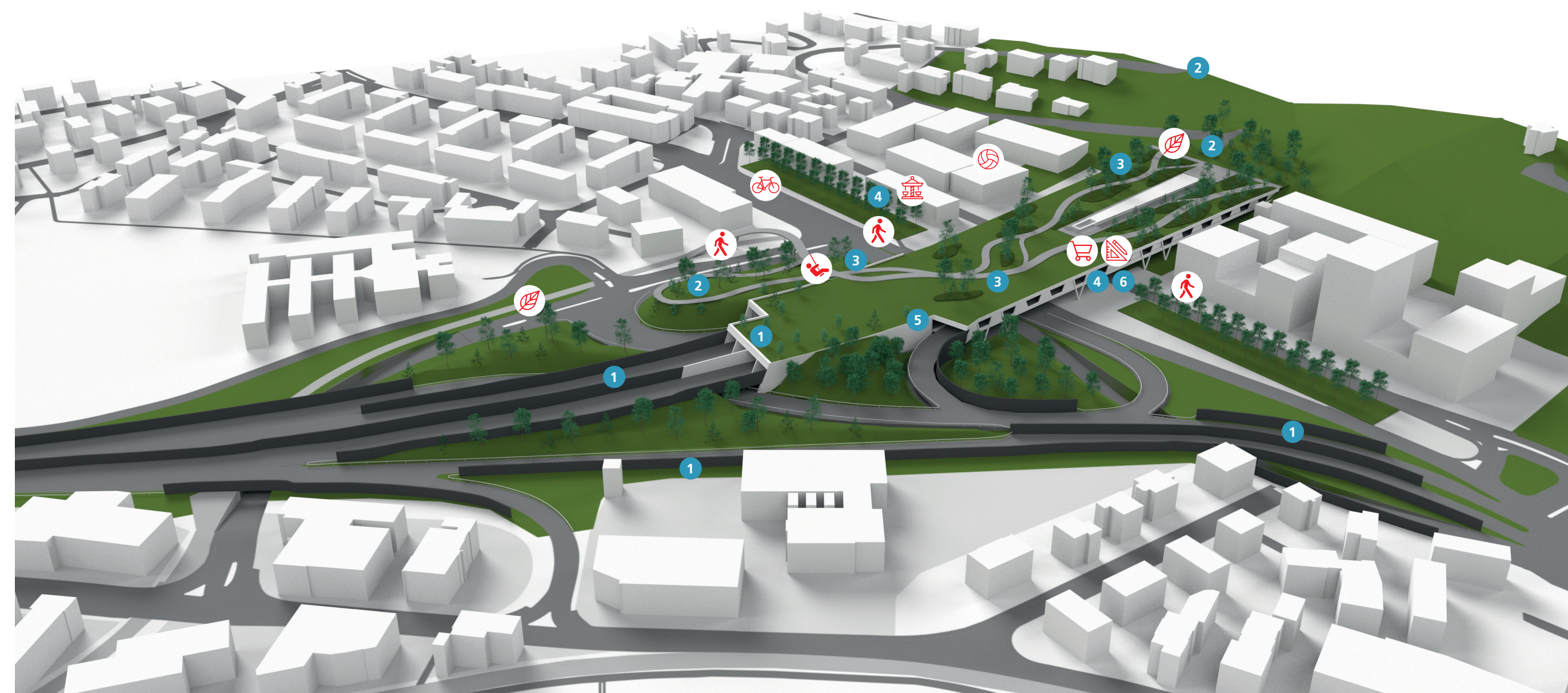
Mit ihrem Nutzungsangebot und dem «Dach über dem Kopf» wird das «Brückenhaus» zum Zentrum der Aktivität im Quartier. Hier treffen sich künftig die Werktätigen am Morgen zum Kaffee, tagsüber toben Kinder auf den Spielanlagen und abends nehmen jugendliche Skaterinnen und Basketballer die Anlage in Beschlag. Nebenan bleibt Platz für temporäre Veranstaltungen wie ein samstägliches Markt oder eine Chilbi.

### 5 Brücke als Verkehrsträger

Die neue Brücke bietet auf dem Dach eine attraktive Verbindung für Fussgängerinnen und Velofahrer vom und auf den Sonnenberg. Ihr Kern im Innern sind zwei vierspurige Tunnel für den neuen Bypass und die Stadtautobahn, die den bisherigen Sonnenbergtunnel nutzt. In rund 20 Jahren dürften täglich rund 90'000 Fahrzeuge diesen Abschnitt der Nord-Süd-Achse der Autobahn A2 befahren.

### 6 Vielfältiger Nutzungsmix

Der Raum unter dem «Brückenhaus» ermöglicht einen breiten Nutzungsmix. Ein Café, ein Kiosk, ein Veloladen oder ein Lebensmittelhandel belegen in Kombination mit dem überdeckten Platz unter der Brücke das Quartier. Auch ein Grafikatelier, ein Modellbauer sowie die Quartieranlaufstelle Share & Repair könnten sich in den neuen Gewerberäumen niederlassen. Das «Brückenhaus» wird zu einem spannenden Vis-à-vis für die angrenzenden Bebauungen wie Eichhof-West. Als Magnet wirkt der bis in die Abendstunden offene Kletterpark im Innern des «Brückenhauses».



- Fussgänger
- Velo
- Sport
- Gewerbe
- Einkaufen
- Spielplatz
- Begegnungsort
- Natur und Erholung

## Projekt VIVA der Planergemeinschaft Grosshof überzeugt und wird weiter konkretisiert

Das ASTRA hat entschieden, die Grosshofbrücke als Eingangstor zu Kriens neu zu gestalten. Um eine hohe städtebauliche Qualität zu erzielen, wurde ein Wettbewerb ausgeschrieben. Gesucht waren interdisziplinär arbeitende Teams aus den Fachgebieten Bauingenieurwesen, Architektur, Städtebau und Landschaftsarchitektur. Aus acht Vorschlägen wurde das Projekt VIVA der Planergemeinschaft Grosshof (c/o ACS-Partner AG, Zürich) zum Siegerprojekt erkoren.

Ihre Ideen haben die Jury überzeugt. Sie werden in den nächsten Schritten weiter konkretisiert. Der vorliegende Flyer zeigt den aktuellen Planungsstand und die Ideen des Siegerteams.  
**Planergemeinschaft Grosshof:**  
- ACS-Partner AG, dipl. Bauingenieure, Zürich  
- smarch – Mathys & Stücheli Architekten, dipl. Arch. ETH/BSA, Zürich  
- Hager Partner AG, Landschaftsarchitekten, Zürich



Im Innern der Brücke hat es Platz für ein Café, eine Skaterbahn und Läden.

# Eine optimale Lösung für Kriens

Mit der geplanten Grosshofbrücke soll der Eingang zu Kriens ein neues Gesicht erhalten. ASTRA-Projektleiter Thomas Kloth erklärt die Vorteile des Siegerprojektes VIVA und den Nutzen des Gesamtsystems Bypass für die Region.



ASTRA-Projektleiter Thomas Kloth plant mit seinem Team die Umsetzung des Gesamtsystems Bypass Luzern, zu dem auch die Grosshofbrücke gehört.

## Das Siegerprojekt VIVA erscheint von oben eher wie ein Park als eine Brücke. Was sind die Vorteile dieser Lösung?

Das geplante Bauwerk wertet mit seiner architektonischen Qualität das ganze Quartier auf. Zudem schafft es einen völlig neuen Begegnungsort am Eingang zu Kriens. Die Dachebene mit dem Park ermöglicht Querverbindungen vom Sonnenberg hinunter zur Eichwilstrasse und weiter bis zum Velohighway nach Horw oder Luzern. Die Fläche lässt eine Begrünung zu, die eine hohe Aufenthaltsqualität ermöglicht.

## Unter Brücken kann es unfreundlich sein. Wie wurde das gelöst?

Die ehemals industriell genutzten Flächen unter der Grosshofbrücke und den alten Gleisanlagen weichen künftig publikumsnahen Nutzungen. Es sind ein Café, Läden oder Spielplätze denkbar. Das Siegerprojekt sieht zudem eine Kletterwand vor, die in den obersten Routen durch Fenster eine Sicht auf den Pilatus ermöglicht. Das Bauwerk schafft ausserdem zahlreiche Querverbindungen zwischen dem Areal Eichhof-West und künftigen Bauten entlang der Langsägestrasse.

## Das neue Tunnelportal hat vier zusätzliche Fahrspuren. Nimmt dadurch die Lärmbelastung nicht weiter zu?

Das Bauwerk mit der gegenüber heute 240 Meter längeren Einhausung schützt die umliegenden Krienser Quartiere optimal. Die Lärmbelastung nimmt im Dattenberg wie auch in den Quartieren entlang der Autobahn bis zum Tunnel Schlund durchwegs ab.

## Wie ist diese Lärmabnahme trotz mehr Verkehr erklärbar?

Auf der offenen Strecke wird ein lärmarmes Deckbelag eingebaut. Die heute bestehen-

den Lärmschutzwände entlang dem Autobahntrasse werden wo notwendig angepasst. Zusätzlich wird die Geschwindigkeit generell auf 80 km/h reduziert.

## Weitere Fahrspuren bringen zusätzlichen Verkehr. Verlagern sich dadurch die Staus nicht einfach in die Quartiere?

Nein. Durch die Beseitigung des Engpasses auf der Nationalstrasse nimmt der Druck auf das Lokalstrassennetz ab. Die geplanten flankierenden Massnahmen im Zusammenhang mit der Spange Nord unterstützen die gewünschten Verlagerungseffekte. Insgesamt erwarten wir dadurch deutlich weniger Staus.

## In Kriens wird eine komplette Überdachung der Autobahn gefordert. Wie steht das ASTRA dazu?

Wir haben diese Forderung ernst genommen und Varianten verschiedener Länge intensiv geprüft. Dabei wurden der lärmrechtliche Nutzen sowie die Kosten beurteilt. Die für den Wettbewerb gewählte Variante mit einer Überdeckungslänge von 240 Metern erwies sich als die optimale Lösung. Eine Verlängerung bis zum Tunnel Schlund hätte hingegen Mehrkosten von rund 540 Mio. Franken zur

Folge. Sie steht somit in keinem Verhältnis zum erzielten Nutzen.

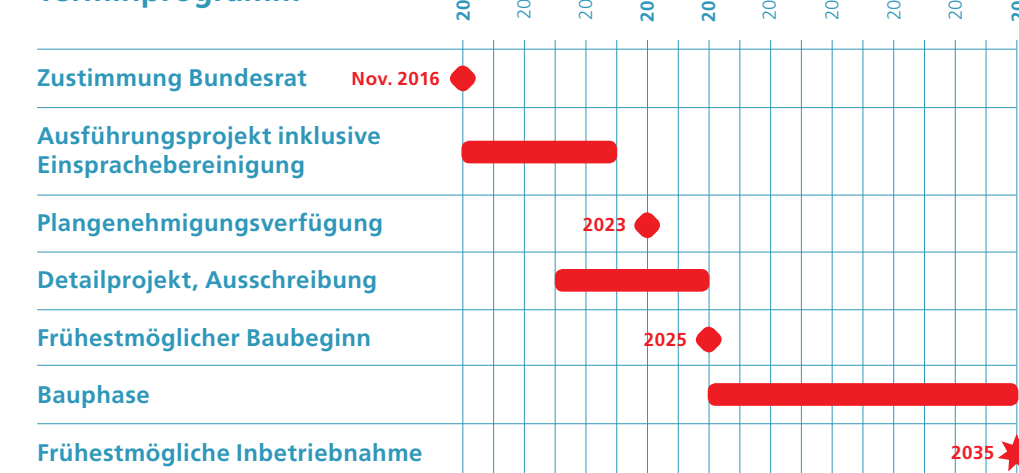
## Weshalb ist das Gesamtsystem Bypass wichtig für Kriens und die Stadt Luzern?

Für Kriens verbessert sich die Erreichbarkeit mit dem strassengebundenen ÖV dank durchgehender Busspur vom Grosshof, via Bahnhof zum Luzernerhof. Gleichzeitig wird die Lärmsituation verbessert. Die Stadt Luzern erhält mit dem Anschluss Lochhof einen zusätzlichen Anknüpfungspunkt an das Nationalstrassennetz. Zudem nimmt die Erreichbarkeit mit dem ÖV generell zu. Mittels Spange Nord kann eine wesentliche Entlastung auf den Hauptachsen im städtischen Netz erzielt werden. Die Fahrplanstabilität des ÖV wird verbessert und das Angebot kann verdichtet werden.

## Wie geht es weiter?

Als Erstes werden wir bis Ende 2019 das Ausführungsprojekt erarbeiten, dann folgt die öffentliche Auflage. Parallel dazu werden die Ideen der Planer konkretisiert und die Gemeinde Kriens muss die notwendigen raumplanerischen Instrumente verankern, um die angepassten Nutzungen unter und rund um das Brückenbauwerk zu ermöglichen.

## Terminprogramm

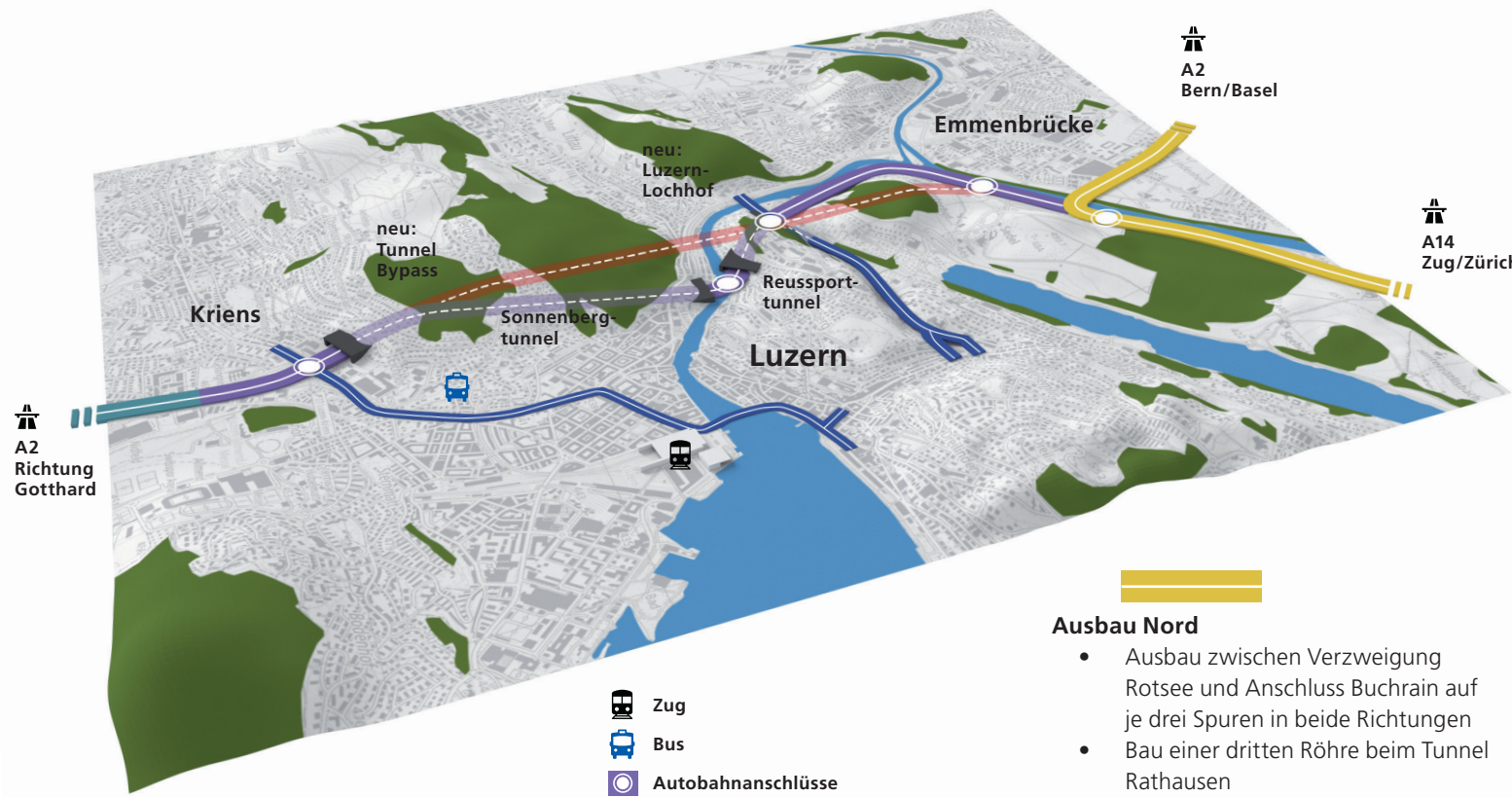


## Zur Person

Thomas Kloth ist diplomierte Bauingenieur ETH/SIA. Er ist in Kriens aufgewachsen und kennt die Situation in der Gemeinde bestens. Während sieben Jahren unterquerte er die Autobahn täglich mit dem Velo auf dem Weg zur Kantonsschule Luzern. Heute lebt er zusammen mit seiner Frau und den drei Kindern in der Agglomeration Luzern. Als Gesamtprojektleiter beim ASTRA ist Thomas Kloth verantwortlich für die Umsetzung des Gesamtsystems Bypass Luzern.



# Der Bypass löst Verkehrsprobleme



Das Autobahnnetz rund um Luzern stösst bereits heute an seine Kapazitätsgrenze. Alle Prognosen gehen von einem weiteren Wachstum aus. Mit der aktuellen Verkehrsinfrastruktur lässt sich diese Zunahme nicht bewältigen. Der Bund plant deshalb für 1.7 Mrd. Franken eine neue Autobahnumfahrung mit zwei 3.5 Kilometer langen Tunneln zwischen Emmen und Kriens. Die heutige Autobahn A2 zwischen der Verzweigung Rotsee und dem Anschluss Luzern-Kriens wird zur Stadtautobahn. Der nördliche Stadtteil und die westlichen Quartiere werden durch die Öffnung des Anschlusses Lochhof mit der Anbindung an die Spange Nord und der Verbindung zur Fluhmühle optimal an die Stadtautobahn angeschlossen. Somit entsteht eine leistungsfähige Stadtfahrt, was eine Entlastung der Innenstadt und eine zusätzliche Busspur von Kriens nach Luzern ermöglicht.

## Vorteile des Bypass für die Agglomeration Luzern

- **Behebung des Engpasses**
- **Verlagerung des Transitverkehrs in die neuen Tunneln**
- **Schneller und zuverlässiger öffentlicher Verkehr im Stadtzentrum**
- **Entlastung und weniger Staus auf dem gesamten Strassen-netz durch den Bypass**
- **Umwandlung eines Autofahrestreifens zu einer Busspur durchgehend vom Grosshof bis zum Luzernerhof**
- **Mehr Sicherheit, weniger Störungen auf dem gesamten Strassen-netz**

## Bypass Luzern

**1.7** Mrd. Franken Kosten (ohne Spange Nord)  
**1** neuer Tunnel mit  
**3510** Meter Nordröhre  
**3635** Meter Südröhre  
**10** Jahre Bauzeit  
**1.9** Mio. m<sup>3</sup> Aushubmaterial

### Ausbau Nord

- Ausbau zwischen Verzweigung Rotsee und Anschluss Buchrain auf je drei Spuren in beide Richtungen
- Bau einer dritten Röhre beim Tunnel Rathausen
- Ausbau Verzweigung Rotsee

### Tunnel Bypass

- Zwei rund 3.5 km lange richtungstrennte Strassentunneln
- Der Transitverkehr wird an den heutigen Anschlüssen Emmen Süd, Luzern-Zentrum und Luzern-Kriens vorbeigeführt.

### Stadtautobahn

- Die heutige Autobahn mit den Tunneln Reussport und Sonnenberg wird zur Stadtautobahn.
- Der zentrumsnahe Anschluss Lochhof wird in Betrieb genommen.

### Spange Nord/ÖV-Massnahmen

- Die Spange Nord als neue städtische Hauptverkehrsachse soll den Verkehr auf die Stadtautobahn lenken.
- Die Entlastung im Stadtzentrum wird für Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs eingesetzt.
- Die Spange Nord ist ein kantonales Projekt.

### Ergänzung Süd

- Umarmierung auf je drei Fahrstreifen in beide Richtungen im Tunnel Spier
- Zusammenschluss mit der Verlängerung des Verflechtungsstreifens von der Stansstad-Verzweigung A8/A2 bis zum Anschluss Hergiswil
- Diese Verlängerung wird unabhängig vom Projekt Bypass vorgängig erstellt.

## Wichtiger Schritt zur Realisierung des Bypass Luzern



**Robert Küng**  
Regierungsrat und Vorsteher Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement Kanton Luzern

Unsere Bevölkerungsbefragungen zeigen wiederholt: Im Kanton Luzern ist die Mobilität das drängendste Thema. Wir stehen im Mobilitätsbereich tatsächlich vor grossen Herausforderungen. Bis 2030 wird unser motorisierter Individualverkehr um 20 Prozent wachsen, unsere ÖV-Mobilität gar um 40 Prozent. Die Kantonsstrategie stellt sich dieser Herausforderung und hält fest: «Wir stärken den Kanton Luzern, indem wir seine Regionen und Zentren durch leistungsfähige Verkehrssysteme verknüpfen und an die grossen nationalen und internationalen Verkehrsachsen anbinden.»

**«Die Massnahmen verbessern den Lärmschutz und überzeugen auch städtebaulich.»**

Den Reussporttunnel passieren heute an die 95'000 Fahrzeuge, bis 2030 sind es über 110'000. Mit dem Projekt «Gesamtsystem Bypass Luzern» reagieren wir nicht nur auf das Mobilitätswachstum, wir fördern damit auch den dringend notwendigen Mobilitätsmix und entlasten das Stadtzentrum. Wir sorgen also für einen weiterhin gut angebotenen und attraktiven Wirtschafts- und Lebensraum Luzern – wie in unseren strategischen Zielen festgehalten.

Mit der Verlängerung des Sonnenberg-Südportals und der Neugestaltung der Grosshofbrücke hat das Bundesamt für Strassen ASTRA einen wichtigen Schritt hin zu einer verträglichen Realisierung des Bypass Luzern gemacht. Die Massnahmen verbessern nicht nur den Lärmschutz, sie überzeugen auch städtebaulich. Ich bin zuversichtlich, dass diese substanziellen Anpassungen das gesamte Projekt voranbringen werden.

## Weiteres Puzzleteil in der Entwicklung des Stadtraumes Kriens



**Ursina Fausch**  
Ernst Niklaus Fausch Architekten  
Projektleitung Entwicklungskonzept Luzern/Süd

Seit Beginn der Projektierung des Gesamtsystems Bypass Luzern Anfang 2012 werden die verschiedenen raumwirksamen Tätigkeiten im Raum Luzern/Süd koordiniert geplant. Basis bildet das Entwicklungskonzept Luzern/Süd mit dem Grundkonzept Verkehr. Ihr Ziel ist es, Leitlinien für den Stadtraum und den Verkehr zu setzen. Insbesondere die Abhängigkeiten beim Verkehr zwischen dem Gesamtsystem Bypass Luzern sowie den Entwicklungsgebieten wurden intensiv aufeinander abgestimmt.

**«Die planerischen Vorstellungen in Kriens auf ideale Weise aufgenommen.»**

Im Vertiefungsgebiet Eichhof/Luzernerstrasse wurden 2014/2015 detaillierte Vorstellungen für eine zukünftige städtebauliche Entwicklung in diesem Raum erarbeitet. Es sollte ein «prägnanter Stadteingang Luzern/Kriens» geschaffen werden. Die Stadtseiten entlang der Langsägstrasse und dem Gebiet zwischen Luzernerstrasse und Arsenalstrasse sollten eigene Qualitäten entwickeln können sowie die Verbindungen der Hangseite Sonnenberg und der Stadtebene verbessert werden.

Diese Zielvorstellungen bildeten einen wesentlichen Teil der Grundlagen für das Wettbewerbsprogramm zur neuen Grosshofbrücke/Portal Süd des Bypass Luzern. Mit dem vorliegenden Wettbewerbsresultat hat das Bundesamt für Strassen ASTRA die planerischen Vorstellungen im Raum Kriens auf ideale Weise aufgenommen. Unter Einbezug der Gemeinde Kriens konnte mit dem Siegerprojekt ein weiteres wichtiges Puzzleteil in der Entwicklung des Stadtraumes Kriens ausgewählt werden. Es wird als Katalysator für weitere Entwicklungsschritte dienen.

## Ausstellung Projektwettbewerb

Die Wettbewerbsbeiträge der acht Teams zur Grosshofbrücke werden vom **2. Oktober 2017 bis am 13. Oktober 2017** von 14 Uhr bis 17 Uhr im Singsaal des Schulhauses Grossfeld 3 in Kriens ausgestellt. **Am Montag, 9. Oktober 2017** um 19 Uhr bis 20.30 Uhr findet eine Führung für Interes-

sierte statt. **Prof. Thomas Vogel** vom Institut für Baustatik und Konstruktion der **ETH Zürich** wird die einzelnen Projekte detailliert vorstellen. Er war Mitglied der Wettbewerbsjury. Das hohe Niveau und die unterschiedlichen Lösungsansätze erlaubten dem Preisgericht eine eingehende und qualifizierte Beurteilung.

**Herausgeber**  
Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Strasseninfrastruktur  
Ost, Filiale Zofingen  
Brühlstrasse 3, 4800 Zofingen

**Konzept und Gestaltung**  
media work gmbh  
Sempacherstrasse 3  
6003 Luzern  
www.media-work.ch

**Fragen zum Projekt**  
ASTRA, Filiale Zofingen  
Telefon 058 482 75 11  
zofingen@astra.admin.ch

**Druck**  
Brunner Medien AG, Kriens  
September 2017

Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

## Gesamtsystem Bypass Luzern

# VIVA



Projektausstellung  
**2. bis 13. Oktober**  
Singsaal, Schulhaus  
Grossfeld 3, Kriens

## Ein neues Eingangstor für Kriens

Als Teil des Gesamtsystems Bypass Luzern soll die Grosshofbrücke neu gestaltet werden. Es entsteht ein neues Eingangstor zu Kriens mit einem Park auf dem Dach und einer vielseitigen Nutzung.

Die neu zu gestaltende Grosshofbrücke in der Gemeinde Kriens entsteht an einem städtebaulich bedeutenden Ort. Aus diesem Grund hatte das Bundesamt für Strassen ASTRA beschlossen, zur Ausgestaltung einen Wettbewerb durchzuführen. Ziel war es, mit dem Bauwerk ein neues Eingangstor zu Kriens zu gestalten, das sich optimal in die Umgebung integriert und als Katalysator für weitere Entwicklungen dient. Von den acht eingereich-

ten Vorschlägen hat das Siegerprojekt VIVA der Planergemeinschaft Grosshof (c/o ACS-Partner AG, Zürich) die Jury durchwegs begeistert. Diese erhielt am 21. August 2017 den Zuschlag, ein sogenanntes «Brückenhaus» mit einem Park auf dem Dach zu bauen. Dieses gibt der Gegend beim Eichhof ein einladendes neues Gesicht.

### Vielfältiger Nutzungsmix

Doch mit VIVA wird nicht nur ein architektonisch überzeugendes Bauwerk geschaffen – es ermöglicht auch vielfältige Nutzungen. Auf dem Dach entsteht ein grüner Park mit einem attraktiven Wegsystem, das vom Sonnenberg bis nach Kriens, Horw und Luzern reicht. Auf der untersten Ebene ist ein vielfältiger Nutzungsmix geplant mit Cafés, Läden, Gewer-

beateliers und einer Kletterhalle im Innern der Brücke. Für die Kinder und Jugendlichen soll eine freundlich gestaltete Freizeitlandschaft mit Skaterpark und Spielplatz entstehen. Die Quartiere im Dattenberg werden durch die Brücke zudem effizient vor Lärm geschützt. Neben der zu heute rund 240 Meter längeren Einhausung der Autobahn sind seitliche Verglasungen sowie weitere Lärmschutzmassnahmen geplant.

### Hohe städtebauliche Qualität

Das Projekt VIVA geht qualitativ über die im Wettbewerb geforderte Einhausung der Autobahn mit einer begrünten Dachfläche hinaus. Am Eingang der Gemeinde Kriens entsteht ein neuer Begegnungsort mit hoher städtebaulicher Qualität.

**autobahnschweiz.ch**  
**autoroutesuisse.ch**  
**autostradasvizzera.ch**